



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 81]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 1, 2017/फाल्गुन 10, 1938

No. 81]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 1, 2017/PHALGUNA 10, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 फरवरी, 2017

सं. टीएएमपी/69/2016-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास में अंतरिम व्यवस्था के रूप में तदर्थ आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क अनुमोदित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/69/2016-एनएमपीटी

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास

आवेदक

कोरमः

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2017 के 8 वें दिन पारित)

यह मामला एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (वीपीटी) से इसके पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2016 के कवर में प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की है। तत्पश्चात, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र

सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 और 17 अक्टूबर 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस ने इस अति तत्काल मानने की सलाह देते हुए इस प्राधिकरण को नीति निदेश रूप में दिशानिर्देश जारी किए हैं।

2.2. एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवम्बर 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 21 नवम्बर 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया था।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2016 द्वारा एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के प्रस्ताव दिनांक 15 नवम्बर 2016 की प्रति हमारे पत्र दिनांक 21 नवम्बर 2016 द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर एसोसिएशन को उनकी टिप्पणियों के लिए अप्रेषित की गई थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। तथापि, आज की तारीख तक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर एसोसिएशन से कोई प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ है। संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जनवरी 2017 के लिए निर्धारित है। मामला संवीक्षाधीन है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण के अंतिम विचार के लिए मामला तैयार करने में कुछ और समय लगेगा।

5. इसलिए, और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने का निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन परिचालनों और कार्यनिष्पादन मानकों के लिए यथा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अंतरिम दर के रूप में अनुमोदित करने और परामर्श कार्यवाही के पूरा होने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने का निर्णय लिया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार रूप में अंगीकृत अंतरिम दर को ऐसी ही मान्यता दी जाएगी। तदर्थ दर और अंतिम दर के बीच मिन्ता की स्थिति में रिफंड/वसूली, यदि कोई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।

6.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण क्रमशः **अनुबंध-I** और **अनुबंध-II** रूप में संलग्न एनएमपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपक्रंट प्रशुल्क अंतिम दरों के निर्धारण को लंबित रखते हुए पूरी तरह से तदर्थ आधार पर अनुमोदित करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार रूप में अंगीकृत अंतरिम दर को ऐसी ही मान्यता दी जाएगी। तदर्थ दर और अंतिम दर के बीच मिन्ता की स्थिति में रिफंड/वसूली, यदि कोई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।

6.2. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालन की शुरूआत से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभार एवं कार्यनिष्पादन मानक शामिल होने चाहिए। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, एक बार जब पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपक्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं, तब यह सम्पूर्ण पत्तन पर एक समान रूप से लागू होंगी जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा प्रतिष्ठानों द्वारा किए जाते हैं।

6.3. इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों से पहले ही परामर्श कर निर्णय ले चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी किए जाने के समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त तय करते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए उसका कार्यान्वयन सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय पत्र सं. टीएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा सभी महापत्तनों और पोते परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को संप्रेषित किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि लाइसेंस जारी किए जाने के समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में बनाते हुए प्राधिकृत अलग-अलग स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर अधिकतम दरें लागू करें।

6.4. पत्तन से अनुरोध है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु तदर्थ अपक्रंट प्रशुल्क लागू करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करें।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./450/16]

अनुबंध-I

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए तदर्थ अपक्रांत प्रशुल्क

दरमान

अध्याय I

परिभाषाएं और सामान्य शर्तें

1. परिभाषाएँ:

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). ‘स्टीवडोरिंग’ में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (iv). ‘तट प्रहस्तन’ में हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।
- (v). ‘स्टीवडोर’ पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (vi). ‘तट प्रहस्तन एजेंट’ हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।

2. सामान्य शर्तें:

- (i). पोत की हैसियत, जैसा सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ‘तटीय’ अथवा विदेशगामी’ श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासांगिकता नहीं होगी।
- (ii). पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली
 - (क). भारतीय धज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी धज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड
 - (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 - (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड
 - (क). विश्वव्यापी तथा तटीय परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
 - (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - (ii). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

* केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गों की टुलाई की अनुमति देता है।

(x). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अधिकारिय अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गतवित तटीय कार्गों/कंटेनर तटीय कार्गों/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

(v). यह प्रशुल्क बीओटी/बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।

(vi). यह प्रशुल्क एकसमान रूप से सम्पूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।

(vii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।

(ख). दरमान में निर्धारित दरों अधिकतम स्तर हैं; इसी तरह, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।

(ग). प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसा युक्तिकरण उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।

(घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में किहीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(viii). प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। लेबर के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।

(ix). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।

(x). जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संख्या लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार टीएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।

(xi). प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परन्तु प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।

(xii). (क). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो सम्पूर्ण लाइसेंस अधिकारी के लिए लागू रहेगा।

(ख). तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुक्र बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इस दरमान के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।

(ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के ब्योरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रुख करेगा।

(घ). महापत्तन न्यास कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का निर्धारण करेगा जो परिचालक द्वारा परामर्शदाता नियुक्त करते हुए अर्जित किया जाएगा यदि एक माह की अवधि में अपेक्षित हो।

(ङ). परिचालक महापत्तन न्यास द्वारा परिचालक को इस लिखित पुष्टि पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।

(च). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं, परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.9 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

(xiii). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान वर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और टीएमपी को भेजेंगे। टीएमपी द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

(xiv). टीएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएमपी प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुबंध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुबंध-पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत ओचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

(xv). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।

(xvi). परिचालक द्वारा गत्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और टीएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में, पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

(xvii). यदि किसी उपयोक्ता को टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच करवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

(xviii). किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाप अथवा क्षमता की गणना में, 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।

(xix). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।

(xx). एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश के अनुसार –

(क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिट्काओं से इतर, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।

(ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।

(जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निदेश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)

अध्याय II

स्टीवडोरिंग प्रभार

2.1 शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टन रु0 में		
		जलयान क्रेन	64 टन एचएमसी	100 टन एचएमसी
1	सभी उर्वरक जो सीधे तौर पर बिना प्रसंस्करण के इस्तेमाल किए जा सकते हैं – एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट	127	97	98
2	उर्वरक कच्चा माल जो तैयार उर्वरक के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है – सत्फर, रॉक फास्फेट	134	106	107
3	खाद्यान्न – चावल, गेहूं, ज्ञार, अन्य खाद्यान्न, सेरेल्स, दालें, सभी प्रकार के भूसी, मटर, बल्गर गेहूं, कोर्न सोया ल्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब बल्क में, चारा/पशु आहार, बोन और बोन भोजन, खली, भूसा, कोपरा केक, सभी प्रकार के तेल एक्स्ट्रेक्शन्स	141	97	98
4	गैर कोकिंग कोयला – ताप कोयला	96	94	95
5	कोकिंग कोयला – इतर सभी प्रकार के कोयला जैसे – कालसिन्ड पेट्रोलियम कोक, कोक/चारकोल, धातुकर्मी कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल	114	96	97
6	लौह अयस्क, फाइन्स और लम्प्स, लौह अयस्क गुटिट्काएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कोपर संद्रित, लैड और जिंक अयस्क	87	94	95
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, क्ले, रेट और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो जैसे: नदी रेत, स्टोन डस्ट, फलाई एश, ल्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, लाइमनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलकिसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	101	95	95

2.2 ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टन (रु० में प्रति टन)
1	विभिन्न भार (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गों जो हाथों से प्रहसित किए जा सकते हैं जैसे: काजू नट्स, काजू केरनल्स, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूं और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एस	43
2	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब	127
3	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	163
4	विभिन्न लम्बाई और भारी भार के लकड़ी के लट्ठे; सामान्यतः 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक	118
5	सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यतः 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और अलग—अलग भार के मालर्स जैसे: ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स तथा मालर्स स्टोन—स्कलप्चरल, एनग्रेड स्लैब, ड्रेस्ड आदि	81
6	20' और 40' लम्बाई के खाली कंटेनर और अन्य विषम आकार वाले जिनका सामान्यतः भार 20' के लिए 2.5 मी.ट. और 40' के लिए 32.5 मी.ट. (प्रति टीईयू)	574
7	20' और 40' लम्बाई के लदे हुए कंटेनर और अन्य विषम आकार वाले जिनका सामान्यतः भार 20' के लिए 30.5 मी.ट. और 40' के लिए 32.5 मी.ट. (प्रति टीईयू)	2787
8	सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पाद जो भार और आयामों में भिन्न-भिन्न होते हैं जैसे:— मशीनरी और पुर्जे, मशीनरी पार्ट्स, सेन्य सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक तथा रक्षा भंडार, टैक और टैक पार्ट्स, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपस्कर/मशीनरी।	135

अनुसूची 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियाः

1. ऊपर दिए गए स्टीवडोरिंग प्रभार जलयान बोर्ड क्रेनों/उपस्करों का इस्तेमाल करते हुए जलयान होल्ड से घाट अथवा विलोमतः कार्गो के स्थानांतरण के लिए है और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालकों से शिपिंग कम्पनी अथवा स्टीवडोरिंग परिचालन करने वाले इसके एजेंटों द्वारा प्रभारित किए जाते हैं।
2. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालक को स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गेंग नियुक्त करना होगा और कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए प्रवलित दरमान के अनुसार प्रति टन लेवी पत्तन को अदा करनी होगी।
3. सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक द्वारा पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी रिस्ति हो, को भुगतान करना होगा।
4. विनिर्दिष्ट प्रभार एक समेकित दर है और सफाई, समतलीकरण आदि जैसे कार्गो प्रहस्तन के लिए जलयान हैचों के भीतर उपस्कर की तैनाती सहित स्टीवडोरिंग परिचालन निष्पादित किए जाने के लिए अपेक्षित सभी गतिविधियां शामिल हैं। अन्य प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

अध्याय III

तट प्रहस्तन प्रभार

3.1 शुष्क बल्क कार्गो

क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन रु० में		
		जलयान क्रेन	64 टन एचएमसी	100 टन एचएमसी
1	सभी उर्वरक जो सीधे तौर पर बिना प्रसंस्करण के इस्तेमाल किए जा सकते हैं – एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट	186	106	101
2	उर्वरक कच्चा माल जो तैयार उर्वरक के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है – सल्फर, रॉक फाफ्टर	197	104	99
3	खाद्यान्न – चावल, गेहूं, ज्वार, अन्य खाद्यान्न, सेरेल्स, दालें, सभी प्रकार के भूसी, मटर, बल्नार गेहूं, कोर्न सोया ब्लॉड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब बल्क में, चारा/पशु आहार, बोन और बोन भोजन, खली, भूसा, कोपरा केक, सभी प्रकार के तेल एक्स्ट्रेक्शन्स	232	112	107
4	गैर कोकिंग कोयला – ताप कोयला	158	89	83
5	कोकिंग कोयला कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयला जैसे – कालसिन्ड पेट्रोलियम कोक, कोक/चारकोल, धातुकर्मी कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल	180	100	95

6	लौह अयस्क; फाइन्स और लम्स, लौह अयस्क गुटिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर संद्रित, लैड और जिंक अयस्क	140	101	96
7	चूनापथर, डोलोमाइट, विलंकर, वले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो जैसे: नदी रेत, स्टोन डस्ट, फलाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, लाइमनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलकिसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	161	99	93

3.2 ब्रेक बल्क कार्गो

क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन ८० में
1	विभिन्न भार (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गों जो हाथों से प्रहस्तित किए जा सकते हैं जैसे: काजू, नट्स, काजू के नल्स, इसली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूं और अन्य खाद्यान, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश	136
2	विभिन्न लम्बाई और भारी भार के लकड़ी के लट्ठे; सामान्यतः 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक	280
3	सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक सामान्यतः 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और अलग-अलग भार के माबर्ल्स जैसे: ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स तथा माबर्ल्स, स्टोन-स्कलचरल, एनग्रेड स्लैब, ड्रेस्ड आदि	207
4	20' और 40' लम्बाई के खाली कंटेनर और अन्य विषम आकार वाले जिनका सामान्यतः भार 20' के लिए 2.5 मी.ट. और 40' के लिए 4.0 मी.ट. (प्रति टीईयू)	1441
5	20' और 40' लम्बाई के लदे हुए कंटेनर और अन्य विषम आकार वाले जिनका सामान्यतः भार 20' के लिए 30.5 मी.ट. और 40' के लिए 32.5 मी.ट. (प्रति टीईयू)	1565
6	सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पाद जो भार और आयामों में मिन्न-मिन्न होते हैं जैसे:- मशीनरी और पुर्ज, मशीनरी पार्ट्स, सैन्य सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक तथा रक्षा भंडार, टैक और टैक पार्ट्स, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपस्कर/मशीनरी।	463

अनुसूची 3.1 और 3.2 के लिए टिप्पणियाः

- निर्धारित किए गए प्रभार सम्पूर्ण तट प्रहस्तन गतिविधियों जिनमें हुक व्हाइट पर कार्गो की प्राप्ति, घाट पर प्रहस्तन, भंडारण व्हाइट को परिवहन, भंडारण, आयात कार्गो के लिए परेषिती को कार्गो की डिलीवरी शामिल है। विपरीत चक्र नियंता कार्गो के लिए होते हैं जैसे:-
- स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालक को तट प्रहस्तन परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गेंग नियुक्त करना होगा और कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार प्रति टन लेबर पत्तन को अदा करनी होगी।
- सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक द्वारा पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी रिश्तति हो, को भुगतान करना होगा।
- विनिर्दिष्ट प्रभार एक समेकित दर है और कोई अन्य प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

अनुबंध- II

कार्यनिष्पादन मानक

क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिसानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा वर्थिग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

ख. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

कार्गो समूह सं.	कार्गो	कार्यनिष्पादन मानक टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1	बैग वाला कार्गो	330
2	जम्बो बैग	560
3	लौह अयस्क और स्टील - कोइलें और स्लैब	1360
4	लौह तथा स्टील - पाइप, ट्यूब और स्लेट	280
5	लकड़ी नरम	320
6	लकड़ी सख्त	480
7	ग्रेनाइट और माबर्ल्स	500
8	कंटेनर खाली	200
9	कंटेनर लदे हुए	1050

10	परियोजना कार्गो	कार्गो गैर-होमोजीनियस होते हैं और वे विभिन्न आकार, आकृति और भार में आते हैं।
11	टारअंआरओ से इतर सोटर वाहन	उत्पादकता ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी पत्तन द्वारा उत्तम उत्पादकता अर्जित की जाएगी।
12	मशीनरी और मशीनरी पुर्जे	

टिप्पणी : विनिर्दिष्ट मानदंड स्टीवेडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दोनों के लिए लागू हैं।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th February, 2017

No. TAMP/69/2016-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on an ad hoc basis as an interim arrangement at the New Mangalore Port Trust, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/69/2016-NMPT

New Mangalore Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 8th day of February 2017)

This case relates to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) under cover of its letter dated 15 November 2016 for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at NMPT.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016. Subsequently, the MOS vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 and 17 October 2016 has, under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act 1963. The MOS has issued the guidelines as policy direction to this Authority advising to treat it as most immediate.

2.2. In compliance with the direction issued by the MOS, this Authority has notified the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations on 15 November 2016 vide Gazette No.407 and intimated to all the Major Port Trusts on 21 November 2016.

3. In this backdrop, the NMPT has, vide its letter dated 15 November 2016 filed a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at NMPT.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the NMPT proposal dated 15 November 2016 was forwarded to the concerned users/user organisations/Stevedores Association vide our letter dated 21 November 2016 seeking their comments. We have, however, not received any response from users/user organisations/Stevedores Association till date. A joint hearing on the case in reference is scheduled on 19 January 2017. The case is under scrutiny. That being so, it will take some more time for this case to mature for final consideration of this Authority.

5. Therefore, and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority decides to approve upfront tariff for stevedoring and shore handling operation and Performance Standards as proposed by the port as interim rate on ad hoc basis pending the final rates to be approved by this Authority. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. The interim rate adopted in an ad hoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation in the ad hoc rate and final rate.

6.1. In the result, and for the reasons explained above, and based on collective application of the mind, this Authority approves upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the NMPT attached as **Annex - I** and **Annex - II** respectively purely on ad hoc basis pending fixation of final rates. The final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. The interim rate adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund / recovery, if any, in case of variation in the adhoc rate and the final rate.

6.2. Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

6.3. In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42 ((3) of the Major Port Trust Act, 1963 while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority advises the port to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator by making it as a condition of authorisation while issuing licenses.

6.4. The port is requested to take necessary action for implementation of the ad hoc upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./450/16]

Annex - I

**NEW MANGALORE PORT TRUST
AD HOC UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES
SCALE OF RATES**

CHAPTER I

Definitions and General conditions

(I). Definitions:

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.

(vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

(II). General conditions:

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

- (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(v). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.

(vi). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

(vii). (a). The tariff notified is ceiling level.

- (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(viii). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.

(ix). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.

(x). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.

(xi). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year.

(xii). (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.

(b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with the Scale of Rates will be applicable.

(c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.

(d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.

(e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.

(f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. above of the normative tariff guidelines, 2016.

(xiii). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

(xiv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

(xv). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.

(xvi). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

(xvii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

(xviii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(xix). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

(xx). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005.

- (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)

CHAPTER II

STEVEDORING CHARGES

2.1 Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo	Stevedoring charges per ton in `		
		Ship crane	64 ton HMC	100 ton HMC
1	All Fertilizer that can be directly used without processing- MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate	127	97	98
2	Fertilizer Raw Material which are used for production of Finished Fertilizer- Sulphur, Rock Phosphate	134	106	107
3	Food grains- Rice, Wheat, Maize, other Food grains, Cereals, Pulses Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions	141	97	98

4	Non coking coal- Thermal coal	96	94	95
5	Coking coal All types of Coal other than Thermal Coal such as: Calcined petroleum coke, Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds.	114	96	97
6	Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	87	94	95
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo such as: River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand	101	95	95

2.2 Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo	Stevedoring charges per ton (in ` per tonne)
1	All cargo in bags of various weights (25, 50, 60 kg, etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash	43
2	Iron and steel coils and slabs	127
3	Iron and steel pipes, tubes plates	163
4	Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	118
5	Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and Marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones-Sculptural, engraved slabs, dressed, etc.	81
6	Empty Containers of 20' and 40' in length and other odd sizes weighing normally 2.5 MT for 20' and 4.0 MT for 40' (Per TEU)	574
7	Laden Containers of 20' and 40' in length and other odd sizes weighing up to 30.5 MT for 20' and 32.5 MT for 40' (Per TEU)	2787
8	All types of Machinery and machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank parts, Arms, Ammunitions, Explosives, Defense Stores and Defense equipment / machinery.	135

Notes for schedule 2.1 and 2.2:

- The Stevedoring charges given above are for the transfer of the cargo from the ship hold to the wharf or vice versa using ship board cranes/equipments and to be charged by the Stevedoring and Shore handling Operators to the shipping company or its agent for carrying out the stevedoring operation.
- The Stevedoring and Shore Handling Operator has to engage the Port composite labour gang for the stevedoring operation and pay to the port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling worker.
- Any incentives to be paid to the workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Operator.
- The charges specified is a composite rate and includes all activities required to be performed for the stevedoring operation including the deployment of equipment inside the ship hatches for cargo handling such as sweeping, leveling etc. And no other charges can be levied.

CHAPTER III
SHORE HANDLING CHARGES

3.1 Dry Bulk Cargo

Sl. No	Cargo	Shore Handling charges per in ` tonne		
		ship crane	64 ton HMC	100 ton HMC
1	All Fertilizer that can be directly used without processing- MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate	186	106	101
2	Fertilizer Raw Material which are used for production of Finished Fertilizer- Sulphur, Rock Phosphate	197	104	99
3	Food grains- Rice, Wheat, Maize, other Food grains, Cereals, Pulses Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions	232	112	107
4	Non coking coal- Thermal coal	158	89	83
5	Coking coal All types of Coal other than Thermal Coal such as: Calcined petroleum coke, Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds,	180	100	95
6	Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	140	101	96
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo such as: River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand	161	99	93

3.2 Break Bulk Cargo

Sl. No	Cargo	Shore Handling charges per ton in `
1	All cargo in bags of various weights (25, 50, 60 kg, etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash	136
2	Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	280
3	Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and Marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones-Sculptural, engraved slabs, dressed, etc.	207
4	Containers of 20' and 40' in length and other odd sizes weighing normally 2.5 MT for 20' and 4.0 MT for 40' (Per TEU)	1441
5	Containers of 20' and 40' in length and other odd sizes weighing up to 30.5 MT for 20' and 32.5 MT for 40' (Per TEU)	1565
6	All types of Machinery and machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank parts, Arms, Ammunitions, Explosives, Defense Stores and Defense equipment / machinery.	463

Notes for schedule 3.1 and 3.2:

1. The charges prescribed are for the entire shore handling activities consisting of the receipt of the cargo at the hook point, handling on the wharf, transportation to the storage point, storage, delivery of the cargo to the consignee for the import cargo. The reverse cycle will be for the export cargo.
2. The Stevedoring and Shore Handling Operator has to engage the Port composite labour gang for the Shore handling operation and pay to the port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling worker.
3. Any incentives to be paid to the workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Operator.
4. The charges specified is a composite rate and no other charges can be levied.

Annex - II**Performance Standard****A. For Dry Bulk Cargo:**

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

B. For Break Bulk Cargo:

Cargo group no.	Cargo	Performance Standards in tons per hook per shift
1	Bagged cargo	330
2	Jumbo bags	560
3	Iron and steel-coils and slabs	1360
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	280
5	Timber soft	320
6	Timber hard	480
7	Granites and marbles	500
8	Containers empty	200
9	Containers laden	1050
10	Project cargo	The cargoes are non-homogeneous and they come in different size, shape and weight. Productivity will be achieved the best productivity by any of the port in handling such cargo.
11	Motor vehicles other than RORO	
12	Machinery and machinery parts	

Note: The norms specified is applicable for both the stevedoring and shore handling.